



**Einwendungen**  
bittet man zu richten an die  
Expedition, Oranienstr. 75.  
(Buchhdlg. v. C. Beelitz).  
**Insertionen**  
die gespaltene Petitzeile  
oder deren Raum 2 1/4 Sgr.

herausgegeben von Mitgliedern des

## Architekten-Vereins zu Berlin.

**Bestellungen**  
übernehmen alle Postanstalten  
und Buchhandlungen,  
in Berlin  
die Expedition  
Buchhandl. v. C. Beelitz  
Oranienstrasse 75.

Erscheint jeden Freitag.

Berlin, den 2. August 1867.

Preis vierteljährlich 18 1/2 Sgr.

## Einige Folgerungen aus den „Versuchen über die Druckfestigkeit von Mauerwerk.“

(Fortsetzung.)

## III.

Alle für die Baukonstruktion aus den Versuchen herzuleitenden wichtigen Folgerungen führen zu dem Ergebniss, dass ein hartgebrannter und leichter Stein, möge er von den bis jetzt erörterten Zwecken gleichviel welchem dienen, den Vorzug verdient vor einem eben so harten aber schwereren Stein, und wenn schon es auch gewisse, jedoch beschränktere Fälle giebt, in denen das grössere Gewicht des Steins nicht schädlich ist\*), so sind doch keine Fälle denkbar, wenigstens mir nicht bekannt, in welchem der Baumeister nicht einem gleichmässig hartgebrannten Material vor dem schwachgebrannten den Vorzug geben sollte.

Es ist daher sicher angemessen, auf das Mittel aufmerksam zu machen, das uns die Jetztzeit bietet, um ein solches gleichmässig hartgebranntes Material nicht nur für gleiche, sondern für geringere Kosten, als bisher ein weniger gleichmässiges und grossentheils schwachgebranntes Maurer-Material zu beschaffen; dieses Mittel besitzen wir in den, von dem Baumeister F. Hoffmann zu Berlin und dem Stadt-Baurath Licht zu Danzig erfundenen Ringöfen. —

Schwerlich würden die hier in Rede stehenden Versuche über die Druckfestigkeit von Mauerwerk in ihren bisher erwähnten Daten einen Anlass gegeben haben, den Einfluss der Ringöfen auf die Güte des Ziegelmateri als in diesem Zusammenhange zu besprechen, hätten die qu. Versuche — wie ich glaube, völlig ohne Wissen aller bei denselben Betheiligten — nicht einen andern sehr beachtenswerthen Aufschluss gegeben, den nämlich: welchen ausgezeichneten Einfluss der vollkommene Verbrennungsprozess im Ringofen auf die Güte des Ziegelmateri als ausübt. Dieser Einfluss ist mit wenigen Worten folgender: Ziegel aus einem dürrtigen, höchst mageren Rohmaterial, im Ringofen gebrannt, haben dieselbe Festigkeit, welche Ziegel aus einem fetten, guten Rohstoff haben, wenn solche in einem der gewöhnlichen Oefen gebrannt sind. —

Daraus folgt dann, dass eine Menge von mageren Erden, welche bisher kaum für Ziegelfabrikation, resp. nur zur Fabrikation sehr wenig fester Ziegel tauglich waren, (und daher speziell für Berlin nur für innere Wände und obere Geschosse brauchbare Ziegel lieferten) durch Anwendung der Ringofenfeuerung zu genügend festen und für alle die Zwecke, für welche in Berlin der Rathenower Stein vornehmliche Verwendung fand, tauglichen Ziegeln zu brennen sind. — Solcher Erden giebt es nun in nächster Nähe um Berlin, in dem Terrain

Anmerkung. Hr. Hoffmann hat gegen die Redaktionsbemerkungen in voriger Nr., worin wir u. A. hinzuffügten, dass bei Futtermauern und Widerlagspfeilern das umgekehrte Verhältniss eintrete, Protest eingelegt.

der Wein- und Mühlenberge, welches bereits in den jetzigen Bebauungs-Plan der Stadt hineinreicht, vor dem Schönhauser Thore, zwischen diesem und Pankow, in so bedeutenden Quantitäten, dass mit der Menge der Ziegel, welche dort hätten gebrannt werden können, ein weit grösserer Stadttheil zu bauen möglich gewesen sein würde, als auf dem qu. Terrain selbst Platz findet, da ich dort mehrfach diese mageren Thonerden in Schichten von vielen Fuss Mächtigkeit angetroffen habe.

Den Beweis für diese Behauptung werde ich aus den zufällig in dieser Beziehung höchst belehrenden Zerdrückungs-Versuchen in No. 2 d. Bl. führen. Zuvor bedarf es jedoch einiger Data über die Leistungen der Ringöfen, welche man als erwiesen wird ansehen dürfen.

In allen sonstigen Oefen, seien es nun offene oder gewölbte, beträgt Schwachbrand, Bruch und Schmelz, sogenannte „Sauen“, oft  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{5}$  der ganzen Menge. Im Ringofen ist (vergleiche Neue Preussische Zeitung, Beilage vom 12. März a. cr. „Ueber Leistung und Entwicklung der Ringöfen“) dieses Verhältniss  $\frac{1}{50}$ , ja  $\frac{1}{100}$  und noch weniger. Welche Vortheile für die Bautechnik würde also der Ringofen-Betrieb gewähren, wäre auch nur das einzige Resultat, welches er herbeiführt, das hier erwähnte, dass er 98, 99 Prozent hartgebrannter, fester Waare liefert, während andere Oefen davon einen weit geringeren Prozent-Satz geben. Dieser Vortheil der besseren Waare ist aber ein nebensächlicher, bisher kaum der Beachtung werth gehaltener, weil er erst nachträglich entdeckt ist, sowie derjenige Vortheil, welcher aus den Zerdrückungs-Versuchen hervorgeht, erst jetzt entdeckt wird.

Der hauptsächlichste und, den Fabrikanten wenigstens, bedeutsamste, aber auch für die Volkswirtschaft im Allgemeinen bedeutsamste Nutzen der Ringöfen ist der, dass sie diese bessere Waare mit höchstens  $\frac{1}{3}$  des Brennmaterials produzieren, das andere Oefen erfordern. — Welche Unsummen gehen also bei der gewöhnlichen Fabrikation jährlich für Brennstoff nutzlos in die Luft, und welche Rückwirkung muss die allgemeine Einführung des Ringofenprinzips für Ziegelei, Kalkbrennerei, Zementbrennerei etc. schliesslich durch Beschaffung nicht nur besserer, sondern auch billigerer Baumaterialien haben.

Ich kehre zurück zu den Versuchen, welche eine neue, höchst schätzbare Wahrnehmung zu Tage gefördert haben. — Ich muss hier zuvörderst einige Schreib- resp. Druckfehler der Tabellen in Betreff der Ortsnamen berichtigen, nämlich statt Berlinchen und Kitzin ist: Bellinchen und Ketzin zu lesen.

Die Ziegelerde von Bellinchen gehört nun zu den edelsten fetten Erden, während die von Ketzin

ein äusserst dürriges, mageres Material ist. Nach den Zerdrückungs-Versuchen gestatten nun die Ziegel von Bellinchen (von Patow'sche Ziegelei) aus einer der edelsten, besten Erden, nach No. 9 und 10 eine Belastung von 114, und nach Versuch No. 13 die Ziegel aus der dürrigen Ketziner Erde eine Belastung von 118. Es sind also diese aus dem schlechten Rohmaterial gebrannten Ketziner Ziegel ebenso fest, als die aus dem fetten Bellincher Rohmaterial gebrannten Steine. Letztere sind in einem gewöhnlichen Ofen, erstere im Ringofen gebrannt, und es ist hiermit der Beweis geliefert, dass durch die vollkommene Verbrennung in letzterem Apparat ein schlechtes Rohmaterial vergleichsweise ein ebenso gutes Produkt als ein edleres Rohmaterial geben kann.

Wiederum ist zu bedauern, dass das spezifische Gewicht nicht angegeben ist, denn wahrscheinlich wird dasselbe für den mageren Ketziner Stein geringer, als für den fetten Bellincher Stein sein, und wenn dies der Fall, so wird, wie oben dargethan, ersterer noch weit mehr dadurch im Vergleich gehoben. Ja ein Mauerklotz aus Ketziner Klinkern lässt nach No. 14 sogar eine Belastung von 321 zu, das ist mit einer einzigen Ausnahme, nämlich No. 15, die grösste Belastung aller in der Tabelle benannten, sowohl künstlichen als natürlichen Materialien, da die höheren Ziffern von Versuch No. 22 und 25 für Nebraer (seiner Festigkeit wegen bekannten) und Seeberger Sandstein, als mit massiven Einzelblöcken angestellt, bei einem Vergleich mit Mauerklötzen nach Maassgabe der bei diesen Versuchen zu Tage getretenen Erscheinungen eine Reduktion auf etwa die Hälfte (vergleiche die Ergebnisse der Versuche No. 1 und 2, mit 3 und 4), also etwa 260 erleiden müssen. —

Soviel mir bekannt, ist es bei Anstellung der Versuche völlig unbekannt gewesen, in welcher Weise die untersuchten Ziegelsteine gebrannt worden sind; man hat vielmehr die zu den Versuchen gewählten Steine vom Lager beliebig entnommen, ohne nach der Entstehungsart zu fragen.

Vielleicht würde man noch geneigt sein, nicht dem Ringofenprinzip sein Recht, sondern einem Zufalle diese Gunst für die Ketziner Steine zuzuschreiben; diese Voraussetzung muss fallen, wenn ich hinzufüge, dass der laut Versuch No. 15 untersuchte Mauerklotz „Klinker von Hegermühle (Wertheim & Co.), welcher sich so fest zeigte, dass die Presse ihn nicht zerstören konnte, aus ebenfalls im Ringofen gebrannten Steinen besteht.

Da nun alle andern untersuchten Ziegel dieser Versuchsreihe in gewöhnlichen Oefen gebrannt sind, da die Klinker, welche im Ringofen gebrannt sind, selbst fester als die natürlichen Gesteine sich gezeigt haben, so wird diese aus den Versuchen nachgewiesene Thatsache für den Baumeister um so beachtenswerther und um so erfreulicher sein, als im Ringofen Klinker in beliebigen Mengen und zwar ohne irgend erhebliche Mehrkosten erzielt werden können.

(Fortsetzung folgt.)

### Kettenschiffahrt auf der Elbe und auf der Seine.

(Quellen: „The Engineer“; Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Heft 3 und 4, 1867.)

Die Elbe theilt sich oberhalb Magdeburg in 2 Arme, von denen der westliche, die „Strom-Elbe“, an welchem Magdeburg liegt, für die Schifffahrt bestimmt ist, während der östliche, die alte Elbe, den Haupt-Strom aufnehmen würde, wenn er nicht durch ein Wehr koupirt wäre und

demzufolge nur das Hochwasser und den Haupteisgang abführte. Die Strom-Elbe hat in der unmittelbaren Nähe von Magdeburg ein felsiges Bett, das bis zum Jahre 1863 die Schifffahrt behinderte, weil die Felsen zu Tage traten. Ueberdies bildet die Elbe in der Nähe der Brücke in Magdeburg eine Stromschnelle, welche für gewöhnliche Schiffe und unter gewöhnlichen Verhältnissen nur schwer zu passiren ist. Die Schifffahrt umging das Felsenriff und die Stromschnelle bis zum Jahre 1866 mittelst der Schleuse, die in der Nähe der Zitadelle liegt und in den Winterhafen, die sogenannte „Zollelbe“ einführt, welche sich unterhalb Magdeburg mit der alten Elbe und Strom-Elbe wieder vereinigt.

Im Jahre 1862 legte die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zwei hydraulische Krahne an, welche die Güter aus den Elbschiffen in die Waggonen und umgekehrt befördern sollten; die Eisenbahngesellschaft stellte auf diese Weise die Verbindung ihrer Güterstation in Magdeburg mit der Elbe her und musste Bedacht nehmen, das Felsenriff, welches gerade da lag, wo die Krahne standen und die Schiffe anlegen sollten, zu beseitigen. Es wurden im Herbst 1862 Sprengungen unter Wasser ausgeführt, die so schnell und glücklich von Statten gingen, dass die Regierung sich zur Fortsetzung derselben und zur Beseitigung des ganzen Felsenriffes in der Elbe, soweit dasselbe die Schifffahrt behinderte, entschloss.

Im Jahre 1863 war das Felsenriff entfernt, aber die Stromschnelle noch geblieben, so dass die neu gebildete Wasserstrasse nur von einzelnen Dampfschiffen oder von Kähnen benutzt werden konnte, die stromabwärts gingen und durch die Stromschnelle sackten. Ausser der erwähnten Stromschnelle ist noch ein zweites Hinderniss für die Schifffahrt oberhalb Magdeburg in der Brücke der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn vorhanden, welche eine so ungünstige Stellung gegen den Stromstrich einnimmt, dass es in den letzten Jahren wiederholt vorkam, dass Elbkähne gegen die Pfeiler dieser Brücke getrieben und an denselben zerschellt sind.

Alle diese Hindernisse zu beseitigen, entschloss sich nun die Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompagnie, eine Kettenschiffahrt nach französischen Mustern einzuführen und eine Kette von Buckau aus durch die beiden Elbbrücken bis nach der unterhalb Magdeburg belegenen Vorstadt „Neustadt“ zu legen. Seitdem diese Kettenschiffahrt eingeführt ist, brauchen die Elbkähne nicht mehr die Magdeburger Schleuse zu passiren, sondern werden von der Neustadt aus in dem Zeitraum von etwa einer halben Stunde durch ein an der Kette laufendes Dampfschiff bis nach Buckau getreidelt, während sie früher oft Tage auf die Passage durch die Schleuse verwenden mussten. Die Kosten des Treidelns auf dieser Strecke von ca.  $\frac{1}{2}$  Meile betragen für jedes Schiff im Durchschnitt  $5\frac{1}{2}$  Thlr., während das Passiren der Schleuse mit grösseren Kosten verbunden ist, die Schiffer erlangen also durch die Benutzung des Kettenschiffes nicht allein einen pekuniären Vortheil, sondern gewinnen auch an Zeit; deshalb benutzen auch alle Schiffe, soweit dieselben die Masten ihrer Fahrzeuge legen, den Kettendampfer, und sehen in dem neuen Unternehmen eine Stütze ihrer Interessen.

Das Dampfschiff schleppt gewöhnlich drei Elbkähne zu gleicher Zeit und hat durchschnittlich pro Tag 4 Tonnen (8,8 Hektoliter) Steinkohlen gebraucht. Zu seiner Bedienung reichen 5 Menschen aus, während ein Raddampfer deren 10 gebraucht; die Betriebskosten stellen sich also sehr billig, und aus diesem Grunde rentirt das Unternehmen ganz vorzüglich, so dass man mit dem Gedanken umgeht, die Kettenschiffahrt auf eine weitere Strecke, womöglich bis nach Hamburg hin auszudehnen. Wenn man bedenkt, dass die Elbkähne jetzt sehr häufig 4 Wochen und längere Zeit auf ihrer Reise von Hamburg bis nach Magdeburg verbleiben, und dass dieselben nicht selten bei Hochwasser abfahren und auf ihrer Fahrt, wegen des inzwischen eingetretenen niedrigen Wassers, stecken bleiben, so liegt es allerdings klar zu Tage, wie vorthailhaft die Touage für die Schifffahrt sein muss, welche die Schiffe mit Bestimmtheit und regelmässig in 3 mal 24 Stunden von Hamburg nach Magdeburg führen kann. Die Schiffer sind dann im Stande, bei dem 4. Theil der Mannschaften ihre Fahrt

auf der Elbe um so viel öfter zurückzulegen und können mit einem Theil ihrer Kähne grössere Lasten fortschaffen, als früher überhaupt. Die Kaufmannschaft kann aber mit Sicherheit auf das Eintreffen der Waaren rechnen, deren Ankunft sich seither aller Berechnung entzog, und die nicht selten einwinternten, während sie vor Winter gebraucht wurden, oder, wie z. B. „Guano“ nach der Bestellzeit anlangten, während sie vor der Bestellzeit eintreffen sollten. Durch eine regelmässige, nach einem bestimmten Fahrplan ausgeführte Beförderung der Güter gelangt die Schifffahrt erst zu der hohen Bedeutung, mit den Eisenbahnen wirksam konkurriren zu können und den von der Handelswelt angestrebten Pfennigtarif pro Zentner und Meile bei guter Rentabilität zur Wirklichkeit zu machen. Ein Kettenampfer zieht eine Netto-Last von 50,000 Ztr. mit einem Male stroman, repräsentirt also die Kraft von 4 der schwersten Last-Zug-Maschinen auf Eisenbahnen in der Ebene, und gebraucht dazu so geringe Quantitäten Kohlen, dass seine Konkurrenzfähigkeit mit den Eisenbahnen über allen Zweifel steht, sobald die Güter annähernd in derselben Lieferzeit befördert und nicht mehr durch die ungünstigen Wasserverhältnisse der Elbe aufgehalten werden.

Eine Netto-Last von 50,000 Ztr. repräsentirt ein Konvoi von 12 grossen Elbschiffen. Diese Zahl von Schiffen ist freilich dem auf der Elbe fahrenden Dampfer noch nie angehängt worden, es unterliegt aber keinem Zweifel, dass sie befördert werden kann, zumal man auf der Seine Züge von 28 Fahrzeugen zu je 2000 Ztr. Ladung erblickt. Benutzen die Schiffe die Touage, so können sie Masten, Takelage etc. entbehren, denn sie werden stromaufwärts getreidelt und gehen thalwärts mit dem Strom, gebrauchen dabei zur Bedienung 2 Mann, während früher deren 8 nöthig waren, und sind der Unannehmlichkeit und des Aufenthaltes enthoben, welche durch das Legen der Masten entstehen, wenn feste Brücken passirt werden müssen; überdies können sie soviel Fracht mehr einnehmen, als der Mast mit Zubehör wiegt. Wenn die zu treidelnden Schiffe ihre Masten nicht legen müssten, um durch die Brücke bei Magdeburg zu kommen, so würden sie die Schleuse, welche den Schiffen mit stehendem Mast den Durchgang gestattet, noch viel weniger benutzen, vielleicht nur bei Hochwasser († 13 am Pegel), wo das Kettenschiff die Brücke nicht mehr passiren kann. —

(Fortsetzung folgt.)

## Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. — An der siebenten

### Die Konkurrenz für das Heidelberger Krankenhaus.

Die Ausstellung der Entwürfe ist vorüber und mit dem 17. Juli wird uns Künstlern in der „Karlsruher Zeitung“ No. 166 unter den Anzeigen von Versteigerungen und Hotelempfehlungen etc. durch Herrn Staatsrath Jolly, wie folgt, bekannt gemacht:

„Z. y. 975. Karlsruhe.“

„Die Erbauung eines akademischen Krankenhauses zu Heidelberg betreffend.“

In Folge des Preisausschreibens vom 8. November v. J. sind 14 Pläne für den Bau eines akademischen Krankenhauses zu Heidelberg eingesendet worden.

Das aus den Herren

Baudirektor Fischer dahier,  
Hofoberbaurath Strack von Berlin,  
Hofoberbaurath von Egle von Stuttgart und  
Professor Friedreich von Heidelberg

bestehende Preisgericht hat nach Prüfung derselben keinen des ersten Preises für würdig erklärt, dagegen zwei zweite Preise den mit dem Motto: „Hippokrates“ und „Minervae Medicae“ versehenen Plänen und den dritten Preis dem mit dem Buchstaben „J.“ versehenen Plan zuerkannt.

Bei Eröffnung der zu den betreffenden Plänen gehörigen versiegelten Couverts ergab sich als Anfertiger des Plans mit dem Motto „Hippokrates“ Johann Burkart, Baumeister in Aachen; als Verfertiger des Planes mit dem Motto „Minervae Medicae“ F. Bluntschli, Architekt in

Exkursion des Vereins, die der Besichtigung der Rüdersdorfer Kalkberge galt, nahmen etwa 100 Vereinsmitglieder Theil.

Die Wahl dieses Zieles hatte dem Ausfluge einen doppelten Charakter verliehen. Der Spaziergang durch den Wald von Erkner nach den Springbergen, die Kahnfahrt über den Flacken- und Kalk-See in blumenbekränzten Fischerböten, (auf der Hinfahrt bei günstigem Segelwinde und starkem Wellenschlage), der Aufenthalt in dem anmuthigen Alten Grund, der am Kanal sich tief zwischen den Bergen und Halden in Bäumen und Buschwerk versteckt, belebt durch die Menge der kommenden, gehenden und wartenden Spreekähne, während man oben von der Höhe des Berges weit hinausschaut bis in blaue Ferne über die Wälder und Seen der Mark — die gemeinschaftlichen „Stärkungen und Erfrischungen“, endlich die wackeren, musikalischen Leistungen des Quartetts und der Rüdersdorfer Berg-Kapelle, verliehen der Exkursion den Charakter einer Landparthie, die schon an und für sich genussreich und lohnend gewesen wäre.

Hierzu gesellte sich das hohe technische Interesse, das der Besichtigung der Brücke selbst, die sehr vielen der Theilnehmer noch unbekannt waren, gezollt wurde. Die Herren Ober-Beamten des Werkes, welche die Führung freundlichst übernommen hatten, entledigten sich dieser Aufgabe in liebenswürdigster und ausgezeichnetster Weise und erläuterten ausführlich alle Details des Betriebes, der leider an diesem Nachmittage nicht im Gange war. Da erst in Nr. 29 d. Wochenbl. ein Aufsatz über die Rüdersdorfer Kalkberge gebracht wurde, der allen Lesern noch in frischer Erinnerung sein wird, so können wir uns auf einige Ergänzungen desselben beschränken.

Die Produktion der Brücke ist augenblicklich, bei der geringen Bauhätigkeit, die in Berlin wie anderwärts herrscht, um ein Drittel gegen frühere Jahre zurückgegangen. Die fremden Arbeiter, die sonst in grösser Anzahl beschäftigt werden, sind daher theilweise entlassen und ihre beiden Kasernen, wo sonst 200 resp. 50 Mann (je 10 oder 12 in einem Zimmer mit Betten in 2 Etagen) für den Preis von monatlich 20 Sgr. Wohnung finden, stehen fast leer. Auch die Gas-Anstalten, die in den Brücken selbst in einfachster Weise etablirt sind, um Nacharbeit zu ermöglichen, wie sie bei der starken Produktion der letzten Jahre notwendig wurde, sind nicht im Betriebe. Wir fügen hinzu, dass ausser diesen Neben-Baulichkeiten und den Maschinen-Gebäuden, noch einige Wohnhäuser für die Steiger, sowie ein Bethaus, das in sei-

Heidelberg; als Anfertiger des Planes mit dem Buchstaben „J.“ G. Kugler & J. Kipp in Frankfurt a. M.

Den genannten Architekten und Baumeistern wurde der Betrag der ihnen zuerkannten Preise angewiesen, wogegen die von ihnen eingesendeten Pläne Eigenthum der grossherzoglichen Regierung bleiben.

Die nicht gekrönten Pläne werden den Anfertigern derselben sofort zurückgesendet werden.

Karlsruhe, den 15. Juli 1867.

Grossherz. Ministerium des Innern.

Jolly. Braunewald.

Das Preisausschreiben wurde, wie uns Allen bekannt, am 8. November veröffentlicht, aber nur mit schwerer Mühe waren die Programme von verehrlicher akademischer Krankenhausskommission, an deren Spitze der Herr Professor Dr. Bluntschli steht, zu erlangen. Nach dem Ausschreiben durfte der Aufwand der Gebäulichkeiten sammt Einrichtungen von Heizung, Beleuchtung, Lüfterneuerung, Wasserleitung etc. die Summe von 600,000 Gulden nicht übersteigen. — Für die drei besten Entwürfe sind „Ehrenpreise“ von 1200, 800 und 500 Gulden ausgesetzt, wie solches auch schon in der Beilage zur Augsb. Allg. Ztg. No. 71. vom 12. März 1867, „Ein Wort für deutsche Baumeister“ gebührende Erwähnung fand. — Der Ablieferungstermin der Pläne und Kostenberechnung war auf den 1. Mai 1867 festgesetzt. Wie wir vernommen, sollen von dem Sekretariat der Universität Heidelberg 160 Programme an Architekten versandt worden sein; in der Ausstellung erschienen 14 Projekte als Resultat des Preisausschreibens, und scheint deshalb die Aufforderung zur Nichtbetheiligung

ner einfachen, gedrückten Form einen eigenthümlich fremdartigen Eindruck macht, in den Brüchen selbst erbaut sind.

Die Gewinnung des Kalksteins erfolgt zumeist in der Weise, dass in die bis zur Sohle des Bruchs freigelegte senkrechte Wand von der Seite eine Anzahl von Minengängen schachbrettartig eingetrieben und demnächst gewaltige Massen durch Sprengung mit Pulver auf einmal abgelöst werden. Das hervorragendste Interesse nimmt die Einrichtung der geneigten Ebenen für sich in Anspruch, auf denen man die Grutzmassen von der Sohle des Bruchs bis zu der Höhe der Halde fördert, auf der sie ausgestürzt werden. Kleine Züge von 6 Wagen, voran ein mit Eisen theilen etc. schwer belasteter Schleppwagen, werden mit Dampfkraft bis zum höchsten Punkte emporgeführt, wo der Schleppwagen sich selbstthätig ablöst und auf der geneigten Ebene zurückgeht, während die mit Grutz beladenen Wagen vermöge der erlangten lebendigen Kraft auf einem entgegengesetzt geführten Geleise zum Ausstürzpunkte und von da leer bis zur Bruchsohle zurücklaufen. Diese auch in einem, ursprünglich für die Pariser Ausstellung bestimmten, Modell dargestellte Einrichtung, zu der man nach mannigfaltigen Versuchen gelangt ist, hat sich so vorzüglich bewährt, dass man beabsichtigt sie in ganz ähnlicher Weise auch für die grossen Eisenbahnwagen, welche auf der geneigten Ebene zwischen den Brüchen und der Berlin-Küstriner Eisenbahn laufen werden, zur Anwendung zu bringen.

Die Arbeiten an dem neuen Tiefbau sind der Zeitverhältnisse wegen noch im Rückstande und gegenwärtig meist provisorische Einrichtungen im Betriebe. Mit Hilfe der ausgestellten Zeichnungen und der Erläuterungen war es jedoch sehr leicht, ein vollständiges Bild von dieser gewaltigen Anlage zu erhalten, nach deren Vollendung die Produktion der Rüdersdorfer Brüche unzweifelhaft einen noch bedeutenderen Aufschwung nehmen wird, als bisher. An ein Versiegen des Materials ist glücklicherweise noch lange nicht zu denken, da alle Bohrungen, die bis jetzt zu einer Tiefe von 400 Fuss geführt sind, die Sohle des Kalksteinlagers noch nicht erreicht haben.

Von grossem Interesse ist das Projekt zu den neu zu erbauenden Kalköfen, bei denen gleichfalls auf einem möglichst selbstthätigen Betrieb Rücksicht genommen ist. Es liegt in der Absicht der Direktion, das Brennen des gewonnenen Kalksteins allmählig ganz allein zu übernehmen, wodurch es möglich sein wird, die Tonne gebrannten Kalk in Rüdersdorf selbst mit c. 20 Sgr. zu liefern, ein Preis, der für Norddeutschland jeder Konkurrenz wirksam be-

gegenen kann. Auch eine Ausdehnung der Lieferung von Steinhauerarbeiten wird beabsichtigt; die vorhandenen Proben, namentlich an einzelnen Theilen des oben erwähnten Modells, liefern den Beweis, welcher feinen Bearbeitung, fast Politur, der Rüdersdorfer Kalkstein fähig ist.

Möge hier schliesslich, sicherlich im Einverständnis mit allen Theilnehmern der Exkursion, allen jenen verehrten Herren, welche uns so freundlich aufnahmen und führten, nochmals unser herzlichster Dank ausgesprochen werden. Am Tage selbst, unter den ungünstigen Verhältnissen, die ein gemeinschaftliches Zusammensein im Alten-Grund erschwerten, konnte er leider nur einen sehr bescheidenen Ausdruck gewinnen.

— F. —

## Vermischtes.

In der mehrfach zur Sprache gebrachten „Tivoli-Angelegenheit“ erhielten wir noch das nachstehende Schreiben: Geehrte Redaktion!

In Folge der Berichtigungen in No. 26 und 27 Ihres Blattes, die Bauausführungen der Aktienbrauerei auf Tivoli betreffend, fühlt sich auch der Unterzeichnete veranlasst nachstehende Erklärung abzugeben:

Die Entstehung des Brauerei-Etablissements hatte zwei Bauperioden; in der ersten Bauperiode wurden das Brauhaus und die Betriebsgebäude incl. Beamtenhaus ausgeführt, welche Baulichkeiten beim Ausscheiden des Hrn. Hofbaumeisters Hahnemann der Gesellschaft von demselben grössten Theils vollendet übergeben wurden. —

Später übernahm der Unterzeichnete die Fortsetzung des Baues einer Kellerei und den Neubau der kleinen Hallen in Entreprise, unter Leitung des Hrn. Geh. Regierungs- und Bauraths Hitzig, und als auch diese Baulichkeiten vollendet waren, ruhte hier die Bauthätigkeit über ein Jahr; — nach dieser Zeit und nach Einsetzung des jetzigen Betriebsdirektors begann die zweite Bauperiode. — Herr Geh. Reg.-Rath Hitzig lehnte die fernere Oberleitung wegen Ueberhäufung mit anderer Praxis ab, und somit übertrug der Chef des Etablissements dem Unterzeichneten den Entwurf der Pläne zu den umfangreichen doppelten Eis- und Lagerbier-Kellerbauten und dem Saalbau darüber, ferner zu den Oekonomie- und Restaurationsgebäuden, Portalen etc., sowie endlich zu den, auf diesem Etablissement bedeutendsten, unterirdischen Lagerkellereien in der ganzen Ausdehnung des Plateaus vom Monument bis zum Saalbau, und nach eingeholter Genehmigung dieser

— in dem Berichte „Ein Wort für die deutschen Baumeister“, doch nicht ganz ohne Wirkung geblieben zu sein. Die Ausstellung der Preisbewerbungspläne, welche anscheinend nur in badischen Blättern allerbescheidenst angezeigt wurde — denn viele Fachgenossen warteten vergebens auf eine Anzeige in der „Frankfurter Ztg.“ oder im „schwäbischen Merkur“ und sonstigen Blättern — fand in dem oberen Saale der Landesgewerbehalle statt.

Dass von der richtigen Wahl der Grundform für ein wohl eingerichtetes Krankenhaus zunächst der ganze Erfolg des Planes abhängig ist, möchte der Mehrzahl von uns Architekten klar sein. Die allgemein als grundsätzlich anerkannten Normen für Krankenhäuser, wonach unbedingt alle Grundformen zu verwerfen sind, welche geschlossene Höfe in sich fassen, oder zu beiden Seiten eines Ganges Räume anlegen, die den völlig freien Zutritt der Luft und des Lichtes behindern, möchten hier von uns besonders in's Auge zu fassen sein; ferner müssen aber in dem vorliegenden speziellen Fall die Auditorien, welche täglich von einer grossen Menge Studirender besucht werden, so gelegt sein, dass sie leicht zugänglich sind und die Ruhe der Kranken nicht unnöthiger Weise gestört wird. —

Halten wir diese wenigen Gesichtspunkte bei der Beurtheilung der ausgestellten Pläne fest, so zeigte uns ein nur flüchtiger Besuch der Ausstellung, wie viel Mühe und sorgfältige Arbeit vergeblich sein kann, wenn die erste Anlage nicht nach richtigen Grundsätzen durchdacht und gewählt wurde. Andere Projekte ergaben bei Wahrung richtiger Grundsätze in der Anordnung der einzelnen Räume

eine im Ganzen so weitläufige Anlage, dass der praktische Betrieb dem gedrängteren Grundplan den Vorzug zuerkennen dürfte. Die Zahl der Pläne, welche in dieser Hinsicht eine entsprechende Einrichtung zeigten, war eine sehr kleine und waren wir daher auf das Urtheil des Preisgerichtes schon längst gespannt.

Eine Bemerkung sei hier noch beigelegt: es wurde nämlich von beinahe der Hälfte der Bewerber der für die einzelnen Stockwerksgrundrisse vorgeschriebene sehr grosse Maassstab nicht eingehalten. Dadurch kamen dieselben an Zeit und Arbeit bedeutend gegen ihre Mitbewerber in Vortheil. Das Preisgericht, welches in gewisser Hinsicht den deutschen Baumeistern verantwortlich ist, ward dadurch in die unangenehme Lage versetzt, in einer Frage entscheiden zu müssen, die mehr der Form, als der Sache wegen sich aufwirft und die hätte umgangen werden können, wenn man bei Aufstellung des eigenthümlichen Programms auch in dieser Beziehung der so kostbaren Zeit und anstrengenden Arbeit der Architekten eine grössere, ihnen gebührende Rücksicht getragen hätte.

Aus den ausgestellten Projekten war ersichtlich, dass sich nur jüngere Architekten bei der Konkurrenz betheiligten, wenigstens schienen keine Baumeister über 30 Jahre alt darunter gewesen zu sein. Die älteren und gediegeneren Meister kennen eben schon zu wohl die Willkürwirtschaft, welche bei unserem deutschen architektonischen Konkurrenzwesen herrscht, und dann waren die sogenannten „Ehrenpreise“ für die umfassende Arbeit so bescheidener Natur, dass sich ein gereifterer Baumeister wohl besinnen wird, ehe er an eine derartige grosse, doch wenig Ehre

Pläne auch die Ausführung aller vorerwähnten Baulichkeiten ohne jede andere Kontrolle als diejenige, welche von der Baupolizei-Behörde ausgeübt wird. —

Zuletzt kann ich nicht unterlassen, die befugten oder unbefugten Herrn Berichtersteller für etwa künftige Fälle um genauere Angaben zu ersuchen. Dann wird nicht wieder Jemand, wie ich z. B. jetzt, in die unangenehme Lage versetzt werden, neben den von ihm hochgeschätzten Männern gleichsam aufzutreten und für sich scheinbar Reklame zu machen, was freilich jetzt auch auf dem Gebiete des Bauwesens sehr zu Tage tritt.

Berlin, den 30. Juli 1867. Junghahn, Maurermeister.

Wir bedauern Hrn. Junghahn in eine ihm unangenehme Lage versetzt zu haben. Wenn er sich jedoch in dieser Lage gedrungen fühlt, etwas prononcirt von befugten oder unbefugten Berichterstellern zu sprechen, so können wir unsern Lesern getrost anheim geben zu beurtheilen, ob nicht gerade bei diesem schwierigen und verwickelten Thatbestande eine Ungenauigkeit verzeihlich war.

Die Londoner unterirdische Eisenbahn wurde an den 3 Ostermontagen 1865, 66 u. 67 von je 66,232, 87,662 und 101,493 Personen benutzt; die Anzahl der Personenzüge am letztgenannten Termin war 462, zwischen 8 und 9 Uhr Morgens an demselben Tage gingen 35 Züge zwischen der Kings Cross und Farrington Station. Dass diese erstaunliche Anzahl von Zügen ohne Unfall, ja ohne jede Unordnung befördert werden konnte, ist hauptsächlich nur in Folge der Einführung telegraphischer Signale, neben gleichzeitiger Ueberwachung der ganzen Linie durch Beamte möglich gewesen.

Auf der Ormiston und Monktonhall Linie der Nord-Britischen Bahn ist die „Victoria Brücke“ eingestürzt, wobei ein Mann getödtet und drei andere schwer verwundet wurden. Der Unfall ereignete sich, während 4 Arbeiter damit beschäftigt waren, einen mit Steinen beladenen Wagen über die Brücke zu schieben; das Holzwerk gab plötzlich nach, so dass Wagen und Arbeiter zugleich in die Tiefe stürzten. Die Brücke war 28 Jahr in Gebrauch gewesen und das Holzwerk soll sich schon seit längerer Zeit in schlechtem Zustande befunden haben.

### Aus der Fachliteratur.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, herausgegeben von Heusinger von Waldegg. Das vierte Heft pro 1867 enthält Bemerkenswerthes:

eintragende Arbeit geht. Von den gekrönten Projekten soll die Arbeit von G. Kugler und J. Kipp bei den Herren Preisrichtern in Betracht ihrer Gesamtanlage den unbestrittenen Vorzug vor den übrigen erhalten haben, doch durch die überaus missglückte Anordnung und Behandlung der sonstigen Anforderungen auf den dritten Preis zurückgesetzt worden sein. Was den Plan von Herrn F. Bluntschli, Architekt in Heidelberg betrifft, so soll derselbe in gar mancherlei Beziehung vom Programm gewaltig abgewichen sein, nichts desto weniger begaben sich aber dessen Herr Vater Bluntschli und Herr Professor Friedrich zweimal zu Herrn Baudirektor Fischer, um diesen zu bestimmen, dass man das Projekt von Herrn Architekt Bluntschli mit dem ersten Preis bekröne. Eine nie dagewesene, ausserordentlich naive Anschauung und doch ein wenig allzu kühnes Ansinnen, welches zum Glück an der amtlichen Ehrlichkeit und Gewissenhaftigkeit des Herrn Baudirektor scheiterte. Wir loben daher ein solch unterschiedenes Auftreten und Festhalten am Recht und freuen uns über diese amtliche Standhaftigkeit gegen solch gewaltige Anforderungen und Wünsche. Wir freuen uns für Herrn Baumeister Joh. Burkart, dass das Verdienst seiner Arbeit nicht auf den zweiten Rang, neben der Bluntschli'schen herabprotegiert wurde. Die badischen Konkurrenzen auf dem Gebiete der Baukunst haben sich leider schon in ganz Deutschland und selbst in Frankreich einen nur zu übel berüchtigten Namen unter der jüngern Architektenwelt errungen, sie brauchen nicht auch noch in Betracht ihres amtlich-ehrlichen Verfahrens in einen schlechten Ruf zu kommen, denn ehrlich — ist wenigstens noch

1) Speisung der Lokomotiven mit Flusswasser und die Wasserstationen der Petersburg-Warschauer-Eisenbahn, von L. Schneider.

Bei kleinen Stationen sind zylindrische Reservoirs aus  $\frac{3}{4}$ “ dickem Eisenblech, im Boden  $\frac{1}{2}$ “ stark, mit einem Inhalt von 2264 kub. bei 16,4' Durchmesser auf achteckigem, massivem Unterbau 18' über Schienen-Oberkante aufgestellt. Grössere Stationen haben 2 solcher Reservoirs auf länglichem Achteck in einer Höhe von 31,4' über Schiene. Die Einrichtungen zum Einlassen des Wassers in die Reservoirs und von diesen in die Speiseröhre, sowie Vorwärmer und Absperrvorrichtungen sind etwas komplizirt und hat man mit geringern Mitteln auf hiesigen Bahnen dasselbe erreicht. Da die Pumpstation weit von den Reservoirs entfernt liegt, wird durch ein optisches Signal auf dem Wasserthurm, welches durch einen Schwimmer bewegt wird, dem Wärter die Füllung des Reservoirs angezeigt. Bei dunklem Wetter ist das Signal nicht zu sehen, es ist daher die Einrichtung praktischer, bei welcher ein Schwimmer den Ausguss langsam schliesst und durch den entstehenden grössern Druck ein Ventil dicht an der Pumpe sich öffnet.

Schliesslich weist der Verfasser darauf hin, dass bei Anlage der Bahnhöfe möglichst darauf Bedacht zu nehmen sei, dass gutes Wasser in ausreichendem Maasse vorhanden sei.

2) Kessler's selbstthätiger Schmierapparat für Zylinder und Schieberkästen, verbessert von Lamozi.

Im 2. Heft pro 1867 ist dieser Apparat beschrieben, hier sind nachträgliche Verbesserungen durch Zeichnung dargestellt. Nach Versuchen bei der Königlichen Ostbahn konsumirt eine Maschine mit diesen Schmierapparaten nur  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{1}{2}$  des sonst erforderlichen Oels, auch waren keine Reparaturen an den Kolben nöthig. Bei Lieferung von Maschinen wird bei der genannten Bahn die Anwendung dieses Apparates zur Bedingung gemacht.

3) Patentirter Personenwagen mit doppeltem Federsystem und Interkommunikation, von Clem. Reifert.

Der Oberwagen wird durch ein besonderes Federsystem von 4 bis 6 einzelnen Federn über dem Untergestell schwebend getragen. Nicht allzustarke Stösse veranlassen nur ein leichtes Auf- und Abspringen des Wagenkastens, auch fallen die lästigen Erschütterungen durch die Bremse fort, da diese nicht mehr mit dem Obergestell in Verbindung steht. Bei Zusammenstössen wird der erste Anprall von dem Untergestell aufgenommen und wird sich daher die Gefahr für die Passagiere vermindern.

die badische Beamtenwelt, wenn schon vielseitig dicker Bürokratismus dort herrscht.

Sämmtliche deutsche Architekten möchten wir aber noch hiermit zum Schlusse auffordern, sich von nun an bei keinen Konkurrenzen mehr zu betheiligen, solange nicht die deutschen Regierungen oder Gemeindebehörden zum Mindesten dem in diesem Blatte, No. 28, angeführten Konkurrenzverfahren nachgekommen sind. Unsere Arbeiten müssen als Kunstprodukte, so gut wie die unserer sehr ehrenwerthen Kunstgenossen, der Maler und Bildhauer, betrachtet werden und dem angemessen die jeweiligen Preissätze. Eine grosse architektonische Arbeit, wie ein grosses Krankenhaus oder ein Rathhaus etc. in einer Hauptstadt, sei es, in welchem Stile es wolle, ein Plan mit den nöthigsten Details, Durchschnitten, Façaden, perspektivischen Ansichten, statischen Berechnungen und eingehenden Kostenüberschlägen nimmt mindestens nicht weniger Kenntnisse und Leistungsfähigkeit in Anspruch, als die eines bedeutenden Malers, und wenigstens eben so viel künstlerische Begabung. Ein in allen Theilen solid konstruirtes, harmonisches, künstlerisch entwickeltes, monumentales Gebäude von diesem Umfange herzustellen, wieworliegendes Heidelberger Krankenhaus, ist eine Arbeit, welche nicht minder 10,000 Gulden für die beste Lösung werth ist, als ein Oelgemälde, wie sie um diese Preise in neuerer Zeit oftmals gekauft werden. Das Ehrgefühl und die hohe heilige Verehrung für seine Kunst muss den deutschen Architekten schon abhalten, solche Wettrennen mitzumachen, wo die Preissätze in anständigeren deutschen Bedientengehalten und unter dem beschö-



Das Innere der Wagen ist kombiniertes englisches und amerikanisches System. Schlaf-Coupees, Retraiten- und Wasch-Einrichtungen werden dem reisenden Publikum gewiss willkommen sein.

Zeichnungen zu diesen Wagen erfolgen in der nächsten Nummer. — Auf hiesigen Bahnen sollen jetzt Wagen, nach diesem System gebaut, angeschafft werden. B.

### Konkurrenzen.

Ueber die grosse Konkurrenz zu einem Postgebäude in New-York, die wir bereits in No. 27 u. Bl. erwähnten, wird in der Zeitschrift f. bild. Kunst nunmehr ein längerer Bericht erstattet.

Da das Preisrichter-Komitée aus Personen bestehen soll, deren Urtheilsfähigkeit in Zweifel gezogen wird, und da die Vorschläge des "Instituts der Architekten" unberücksichtigt geblieben sind, so haben sich angeblich die ersten Kapazitäten gar nicht betheiligt. Wenn dies der Fall ist, so kann man über ihre Leistungen indirekt ein günstiges Urtheil gewinnen, denn unter den 52 eingesandten Arbeiten zweiten Ranges befindet sich manches Beachtenswerthe; dem Referenten fällt nur alsdann mit Recht auf, dass unter den wirklich ausgeführten Gebäuden New-Yorks so wenig künstlerisch Bedeutendes vorhanden ist und dass jene im Hintergrunde stehenden hervorragenden Architekten so gar keine Spur ihrer Thätigkeit gezeigt haben.

Die zur Konkurrenz gestellten Arbeiten kann man in 4 Klassen eintheilen. Die erste, weitaus zahlreichste, hält sich in den Formen der französischen Renaissance, durch alle Variationen hindurch bis in den Barokstil und kolossalen pyramidalen und zwiebförmigen Dächern. Die Wuth für diesen Stil und zumal für Mansarden soll in New-York wie überall gegenwärtig überhaupt sehr stark grassiren, jedoch wurde sie in diesem Falle noch besonders gereizt durch die vom Komitée gestellte Forderung eines Dachgeschosses. Mindestens 30 der Projekte keuchen unter der Wucht immenser Dächer.

Die zweite Klasse sucht die griechischen Formen zu verwenden und kopirt dabei mehr oder weniger das Kapitol zu Washington.

Die dritte Klasse, nur durch 2 oder 3 Projekte vertreten, ahmt die italienische Gothik nach und sucht durch schlanke Glockenthürme zu imponiren. Hierunter soll das beste Projekt enthalten sein.

Die vierte Klasse endlich ist der Kehrlicht und zeigt eine völlig stillose moderne Nüchternheit, gegen die ein Gebäude im Barokstil noch ein Labsal gewährt.

nigenden Titel von „Ehrenpreisen“ angeboten werden. Man beisse nicht in solch jämmerlichen Köder! Man lasse die deutschen Regierungen und deren Vertreter allein, so lange sie nicht zu erfassen sich gedrungen fühlen, welcher Behandlung und Belohnung für seine Leistungen der gebildete deutsche Baukünstler würdig ist!

Das sind die Folgen der noch allseitigen Knebelung der beiden Begründer der menschlichen Wohlfahrt, der Kunst und der Wissenschaft, dass der Geist und das Talent der deutschen Baukünstler noch nicht in ihrem vollen Werth allseitig erkannt sind. Dieses kann uns nur die Freiheit, die Freiheit des Gedankens und der Bewegung bringen.

Keiner Macht, nicht der höchsten und unangefochtensten, ist es gegeben die schöpferische Kraft der Freiheit zu ersetzen. Ohne sie bringt die auf das materielle Interesse beschränkte Nation keine intellektuelle Substanz hervor und der Genius bleibt ohne Nahrung; ohne sie ist die Strömung zwischen der Spitze und der Grundlage, zwischen der Intelligenz und der Masse unterbrochen, das Volk versumpft, weil der Denker isolirt ist, und das öffentliche Bewusstsein funktionirt nicht mehr. Die Freiheit des Gedankens aber ist die Freiheit des Worts in Presse und Versammlung; denn der Gedanke wird von der Mittheilung geboren und grossgesäugt. Wo das Wort geknebelt ist, stirbt der Gedanke — wo der Gedanke stirbt, stockt die Bewegung, und der Verfall kommt über die Kunst, über den Staat die Zersetzung. Da die Lebenskraft nicht mehr auf die höheren Verrichtungen wirken kann,

Das Ergebniss der Berathungen des Komitées ist noch nicht bekannt.

Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin zum 2. September 1867.

I. Schmiedeeisernes Einfahrtsthor zu einem Schloss-Park, zwischen Sandsteinpfeilern, mit Laternen aus Schmiedeeisen.

II. Ein Kanal hat an einer Stelle ein Gefälle von 20'. Es ist darauf zu sehen, dass der Wasserverlust ein möglichst geringer ist. Die grössten Schiffe sind 170' lang, 22' breit, mit 7' Tiefgang; die mittleren 120' lang, 16' breit, mit 4½' Tiefgang. Die Schleusenanlage ist zu projektiren.

### Personal-Nachrichten.

Dem Ban-Inspektor Wolff zu Görlitz und dem Wasser-Bau-Inspektor Hild zu Düsseldorf ist der Charakter als Bau-Rath verliehen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Wiebe zu Berlin ist zur hannoverschen Eisenbahn nach Bremen, der Eisenbahn-Bau-Inspektor Fröh von der hannoverschen Eisenbahn als Betriebs-Inspektor zur Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach Berlin versetzt.

### Offene Stellen.

1. Die Kommunalbaumeisterstelle des Kreises Bernkastel ist vakant. Qualifizierte Bewerber wollen sich an das Landrathsamt daselbst wenden.

2. Zur Assistenz und Stellvertretung des Stadtbaudirektors in Lübeck wird ein Baumeister gesucht. Näheres unter den Inseraten.

3. Ein im Wasserbau erfahrener Bauführer wird zu den Stromregulierungsarbeiten im Wasserbaubezirke Küstrin gegen reglementsmässige Diäten gesucht. Meldungen schriftlich beim Wasserbaumeister Feeder in Küstrin.

Die in No. 30, alinea 2. angekündigte Stelle unter Herrn Landbaumeister Steuer in Berlin ist besetzt.

### Brief- und Fragekasten.

Hrn. D. in Schwerin. — Wir bitten die Verzögerung zu entschuldigen, da wir selbst erst Erkundigungen einziehen. Beitrag mit Dank erhalten von R. in St.

Berichtigung. — Zu dem der vorigen No. u. Bl. beigefügten Verzeichniss der aktiven Mitglieder des Architekten-Vereins sind uns einige Unrichtigkeiten angemeldet worden: Die Herren Bauinspektor Niermann, Bauführer v. Weltzien und Weiss sind fälschlich als Baumeister aufgeführt. Die Wohnung des Hr. Bartels ist nicht Hollmannstr.

wirkt sie auf die niedern Instinkte, und gemeine Begier tritt an die Stelle edlen Strebens. Das haben wir erlebt und erleben es täglich. Wenn aber an allen Erfolgen der Kunst und Wissenschaft die Freiheit ihren Theil hat, so wird ihre Mitwirkung mit jedem Tag unentbehrlicher, je mehr die Thätigkeit der Massen an die Stelle der individuellen That tritt. Heutzutage sind die besten Absichten und die grössten Anstrengungen der Regierungen nicht im Stande, Fruchtbare und Dauerhaftes hervorzubringen ohne den Beistand der Freiheit.

Deshalb möchten unsere freien deutschen Baumeister endlich bei ihr unsere Fahne aufrollen, wenn die Baukunst neue Impulse empfangen soll, und um unsere staatliche Stellung zu heben und zu sichern halte man fest zusammen und bilde mit den deutschen Ingenieuren durch ganz Deutschland einen fest geschlossenen Verein. Ein Verein wo die jungen bei den alten Meistern in die Lehre gehen und die Alten mit künstlerischer Herzlichkeit den Jungen auf halbem Weg entgegen kommen, und unsere Stellung möchte eine unangreifbare sein. — Und haben wir diese Stellung endlich, nach heissen Kämpfen mit der Bureaukratie, errungen, alsdann erfüllt eine hohe Freude das Herz des Verfassers, eine stolze Zuversicht hebt ihm die Stirne und er ehret den Griffel, dieses bescheidene Sinnbild des Künstlers, das ihm edler erscheint als ein königlich Szepter; und er segnet die Feder, dies arme Werkzeug des Denkers, das ihm mächtiger dünkt als ein kaiserlich Schwert!

Ed. Rau.

sondern Jerusalemstr. 53, die des Hrn. Gimbel ist Hollmanns-Strasse 7 (nicht No. 11).

Weitere Berichtigungen bitten wir an den Vorstand des Architekten-Vereins zu melden, von dem die Zusammenstellung des Verzeichnisses erfolgt.

#### Bekanntmachung.

Die Stelle eines Assistenten und Stellvertreters des Unterzeichneten, mit einem jährlichen Gehalt von 1000 Thalern, soll zum 1. Oktober d. J. anderweit besetzt werden.

Bewerber, welche die Staatsprüfung als Baumeister bestanden haben, wollen sich unter Einreichung ihrer Zeugnisse und einer kurzen Uebersicht ihrer bisherigen Praxis bis zum 31. August melden.

Die Wahl steht der Baudeputation zu, und wird womöglich eine persönliche Meldung gewünscht, wozu sich bei der Studienreise der Berliner Bauakademiker am 17. u. 18. August leicht Gelegenheit finden dürfte.

Lübeck, den 29. Juli 1867.

Der Stadtbauinspektor.

Krieg.

Die hier vakante Stelle eines Stadtbau-meisters soll sofort besetzt werden.

Qualifizierte Bewerber, welche die für die altpreussischen Provinzen vorgeschriebene Staatsprüfung als Königliche Baumeister oder eine dem gleichkommende Prüfung in der Provinz Hannover bestanden haben müssen, wollen ihre Meldungen mit den Zeugnissen ihrer Befähigung schleunigst dem Magistrat einreichen.

Der Gehalt ist auf 800 Thlr. festgesetzt, wobei bemerkt wird, dass auf einige hundert Thaler Nebeneinkommen zu rechnen ist.

Goslar, den 22. Juli 1867.

Der Magistrat.

Borchert. Neuss.

#### Bauführer gesucht.

Zur Ausarbeitung von Plänen und zur Führung von Fabrikbauten, wird ein tüchtiger Bautechniker gesucht, der entweder das Maurermeister- oder Bauführer-Examen gemacht hat. Offerten nimmt entgegen der Civilingenieur Völkner in Prag.

Ein Maurermeister in der Provinz sucht für sein ausgedehntes Geschäft mit verschiedenen Nebeneinnahmen einen tüchtigen Buchhalter und Geschäftsführer, der im Zeichnen und Veranschlagen, sowie im selbstständigen Ausarbeiten von Bauzeichnungen gut bewandert sein muss.

Baubeflissene, Maurer- oder Zimmermann, die vorzügliche Atteste besitzen und genannten Ansprüchen vollständig genügen können, aber nur solche, wollen ihre Offerten franco unter der Chiffre K. 401. bei der Expedition dieses Blattes niederlegen.

Ein Ingenieur, der die polytechnische Schule in München absolviert hat, sucht eine seinem Fach entsprechende Anstellung. Näheres Kesselstrasse 17d, bei Richter.

#### Ornamentale Arbeiten von

### Schmiedeeisen

im antiken und modernen Geschmack, als Front- und Balkongitter, Thorwege, Wand- und Laternenarme, sowie

#### Ventilationsfenster mit Glasjalousien

für Lehr- und Krankenzimmer, Bureaux etc. liefert zu billigen Preisen die

### Bauschlosserei von Ed. Puls

Berlin, Mittelstrasse 47.

### Die Asphalt-Filz-Fabrik

von

GASSEL, RECKMANN & Co.

in Bielefeld

empfiehlt Dachfilz als sicheres und billiges Dachdeckungs-Material, in Bezug auf Feuersicherheit geprüft.

Die Rollen sind 73 Fuss lang, 2 Fuss 7 Zoll rheinl. breit und werden auf Verlangen in jeder Länge hergestellt.

Proben, Preise und genaueste Anweisung über Deckung und Anstrich stehen zu Diensten.

Die Asphalt- u. Dachpappen-Fabrik von

C. TORNAU, Berlin, Schönhauser Allee 151

empfiehlt sich allen Bau-Unternehmern und Fachgenossen angel.

#### Architekten-Verein zu Berlin.

Tagesordnung der Versammlung am 3. August 1867: Vortrag des Hrn. Laspeyres über die Kirche St. Maria della Consolazione zu Todi von Bramante.

### Die Zinkgiesserei für Kunst u. Architektur

Fabrik für

Gaskronen und Gasbeleuchtungs-Gegenstände

von

**SCHAEFER & HAUSCHNER**

Inhaber: B. Hauschner & P. d'Oussow (Architekt)

Berlin, Oranien-Strasse 122,

empfiehlt ihr Lager von Modellen und fertigen Gegenständen. Nach Zeichnungen werden alle Arbeiten ausgeführt und Modellkosten nur in besonderen Fällen berechnet.

Photographien und Zeichnungen stehen gern zu Diensten.

108	Fabrik für Ornamente	108
Bau-Klempner	<p><b>E. H. MULLACK</b></p>  <p>Berlin, Alte Jakobsstrasse No. 108.</p>	Zinkgiesserei
	<p>108</p> <p><b>Zink-Präge-Anstalt</b></p> <p>108</p>	

### R. Riedel & Kemnitz

Ingenieure und Maschinenfabrikanten in Halle a. S.

liefern **Warmwasserheizungen**

(Niederdruck) für elegante Wohnhäuser, (ältere und Neubauten) Gewächshäuser, Bureaux, Schulen und Spitäler;

#### Luftheizungen

für Kirchen und andere grosse Räume.

Pläne und Ansätze nach eingesandten Bauzeichnungen gratis.

Die **Papier-Handlung** von

### Otto Werner

Oranien-Str. 146. am Moritzplatz

empfiehlt ihr reichhaltiges Lager von Bütten- und thierisch gezeichneten Zeichen-Papieren in Bogen resp. Rollen, Farben, Pinseln, Bleistiften von sibirischem Graphit, Stenographie-Stiften etc. zu den billigsten Preisen.

**Spiegelglas** belegt und unbelegt,

**Rohglas** in Stärken von 1 1/2", 1", 3/4",

**Tafelglas**, französisches, belgisches und rheinisches Fabrikat

in allen Dimensionen empfiehlt

### B. Tomski

Berlin, Oranienburger-Strasse 45.

Jede Art Schrift auf allen Zeichnungen und Plänen fertigt in und ausser dem Hause

P. Jacoby, Schrift-Lithograph  
Kurstasse 22, 3 Treppen.

Fabrik von **Stuck-Arbeiten** für **Façaden** und **Zimmer-Dekoration** von

**A. Möller**, Bildhauer und akademischer Künstler  
Berlin, Weinbergs-Weg No. 14a.

### J. Schmidt

Berlin, Wilhelmstrasse 54 (nahe der Leipzigerstrasse)

empfiehlt sich den Herren Bau-Unternehmern und Fachgenossen zur Uebernahme von

### Glaserarbeiten.

Grösstes Lager von **Tafel-** und **Hohlglas**, sowie stärkstes grünes Glas zur Bedachung von Gewächshäusern etc. Echt versilberte Gartenkugeln in allen Dimensionen.

## C. W. EBERT

Fabrik und Verfertiger von Wasser- und Gas-Anlagen  
Kottbusser Damm No. 1

### Trottoir-Platten, Schwellen, Treppen- u. Podeststufen, Mosaik- u. Kopfsteine, Platten zu Thorwegen, Keller- u. Fabrikkrämen

(scharfkantig), für **Brauereien** zu **Malzkellern** (geschliffen) sich besonders eignend, sind zu haben Schönebergerufer 46, Genthinerst.-Ecke. Näheres bei C. Freihold, Berlin, Bellevuestr. 1.

### S. A. Loevy

Berlin, Dragoner-Strasse No. 14.

#### Fabrik von Bauarbeiten

empfeilt sein bedeutendes Lager von Thürdrückern, Fenster-Oliven (Griffe), Ueberlegern, Knöpfen etc. von Messing, Rothguss, Neusilber, Vergoldung, Antik, Bronze, Elfenbein, Horn etc. in mehr als 1500 der neuesten und geschmackvollsten Modelle zu den solidesten Preisen. Lith. Musterbücher vorhanden.

## Fliesen

zu einfachen und gemusterten Fussböden in verschiedenen Farben und Mustern, für deren Dauer und Haltbarkeit Garantie geleistet wird, à Fuss von 4 bis 8 Sgr.

Verkauf und Niederlage bei

### W. KÖHLER

Louisenstrasse No. 23.

## F. Barella

### Klempnerei und Zinkgiesserei

für **Bau** und **Architektur**

Berlin, Stralauerbrücke No. 3.

## Die L. H. A. Schmidt'sche

Porzellan-Manufaktur zu Moabit, Werftstrasse 3, der Ulaner-Kaserne schräg gegenüber, empfiehlt zu festen Preisen

## Chamotte-Säulen-Oefen

in allen Grössen, **Chamotte-Steine**, **Mörtel** u. **Korn**.

### J. Flaeschner, Bildhauer

Berlin, Alte Jakobs-Strasse No. 11.

empfeilt sich zur Anfertigung von Modellen und Bauarbeiten.

Hiermit beehre ich mich, einem verehrten Publikum, wie namentlich den Herren Baumeistern und Bauunternehmern zur Anlage von

## Warmwasserheizungen

mich ergebenst zu empfehlen.

Mein System empfiehlt sich vor allen anderen durch Billigkeit, Zweckmässigkeit und die Leichtigkeit, es allenthalben zur Anwendung zu bringen, namentlich auch in schon bewohnten Häusern.

Verschiedene Anlagen, die ich hier ausgeführt und die Referenzen der renommiertesten Architekten werden mir zur Empfehlung dienen. Aufträge von ausserhalb werden auf's Leichteste und Prompteste ausgeführt. Ansicht eines in Thätigkeit befindlichen Apparats im Comtoir: Behrenstrasse 36, parterre, oder in meiner Privatwohnung in Pankow, Berlinerstr. 8, woselbst auch nähere Auskunft erteilt wird.

pr. **J. L. Bacon**  
**C. E. Cross.**

## Die Bauschlosserei von

**BRÄUN**, Berlin, 77 Invalidenstrasse 77.  
Liefert **schmiedeeiserne Gitter** pro Fuss von 1 Thlr. an; Proben stehen zur Ansicht. Desgl. **Flaschenzüge** für Dachdecker, Maurer, Zimmerleute etc. vorrätig.

## Baumaterialien

**Portland-Cement**, **Eisenbahnschienen**, **Gyps**, **Rohr** und alle **Sorten Mauersteine**, **englische** und **hiesige Chamottsteine** offerirt billigst **J. H. Schäffer**, Tempelhofer-Ufer No. 25.

## Die Maschinenbauwerkstätte von AHL & POENSGEN in Düsseldorf

empfeilt sich zur Anfertigung von

## Wasserheizungen

aller Art, mit und ohne Ventilation für Wohnhäuser, öffentliche Gebäude, Krankenhäuser, Gewächshäuser etc. sowie **Dampfheizungen**, **Bade-Einrichtungen** etc.

Unsere Wasserheizungsanlagen lassen sich ohne jede Schwierigkeit auch in schon bewohnten Gebäuden einrichten.

Kostenanschläge, Pläne, Beschreibungen und Atteste werden auf Verlangen gratis eingesandt.

## Galvanische Klingeln Haus-Telegraphen.

Dieselben bieten jedem Privathaushalt ein sonst unerreichbares Comfort, ermöglichen durch einfache telegraphische Zeichen von jedem Zimmer aus die prompteste und schnellste Bedienung und gewähren durch Zeitersparniss Fabriken, Hôtels, Restaurants, Privatwohnungen, überhaupt allen auseinander belegenen Etablissements die grösste Bequemlichkeit.

Durch ein neues System bieten wir auch dem grössern Publikum für geringeren Preis (Preis der Einrichtung einer mittleren Privatwohnung circa 25 Thlr.) eine vollständige, für alle häuslichen Bedürfnisse ausreichende Telegraphenleitung.

Voranschläge und Preisverzeichnisse gratis.

## Die Telegraphen-Bau-Anstalt von

### Reiser & Schmidt

Berlin, Oranienburger-Strasse 27.

## Boyer & Consorten

in Ludwigshafen am Rhein.  
(patentirte Caloriferes-Heizungen)

empfehlen sich zur Einrichtung von

## Luftheizungen

neuesten Systems, zur Erwärmung von Kirchen, Schulen, Bahnhöfen, Fabriken, Hospitälern, Casernen, Wohngebäuden, Theatern, Malzdarren, Saamen-Klengen, Trockenanstalten u. s. w., fertigen auf einzusendende Pläne Kostenvoranschläge.

## Papier-Tapeten. Gebrüder Hildebrandt

in Berlin, Brüderstrasse 16,  
empfehlen den Herren Architekten

ihre **reichhaltigen Lager** in den **allerbilligsten** bis zu den **theuersten Gattungen**.

Durch das Vertrauen der ersten Architekten beehrt, sind wir stets bemüht gewesen, deren Geschmack gemäss ein Lager in ruhigen, architektonisch wirkenden Dessins und Farbentönen assortirt zu halten.

Auf Verlangen sind wir gern bereit, den Herren Architekten von uns zusammengestellte Probe-Ansichten einzusenden.